

El comercio con Inglaterra y los Estados Unidos en La Habana después del Tratado de París, 1763-1815 (segunda parte)

César Alonso Sansón¹

RESUMEN

El presente artículo incluye un estudio parcial sobre el comercio que se desarrolló durante y después de la presencia inglesa en La Habana al ser restituido el puerto y la ciudad tras firmarse el Tratado de París. La importancia que tuvo para su población y su economía, la impronta de aquel hecho y posterior incidencia de los conflictos europeos en el desarrollo subsiguiente de Cuba, son razones determinantes, entre otras, para que la monarquía borbónica introdujera importantes cambios en su forma de comprender y aceptar la nueva situación política que corría en Europa y su trascendencia en el desarrollo socioeconómico de la Isla.

Palabras clave: comercio con neutrales, Cuba comercio, comercio angloamericano.

ABSTRACT

This paper covers a partial approach on the development of trade during the British siege of Havana and after the city and the harbor were returned to Spain when the Treaty of Paris was signed. The importance of this event for people in the city and the local economy and the mark left by that fact and the impact of European conflicts in the future development of Cuba became decisive factors. Among other reasons, they forced the monarchy to change mind in the way to understand and accept the new political circumstances in Europe at the time and its impact on the socioeconomic development of the island.

Key words: trade with neutral countries, Cuban trade, Anglo-American trade.

Después de firmado el Tratado de Basilea el 22 de julio de 1795 y el de San Ildefonso el 18 de agosto de 1796, entre España y Francia, no pasará un año para que principie un nuevo conflicto con Inglaterra que se extenderá hasta el siglo XIX, teniendo como principal escenario el mar Caribe, el Atlántico y el Mediterráneo. La inconforme Inglaterra con lo acordado y varios sucesos acaecidos con sus naturales y buques en Terranova, por la acción de un convoy hispano-francés, tendrá como respuesta que reaccionen atacando varias posesiones de sus rivales. El enfrentamiento más importante acontece en aguas del cabo de San Vicente, Portugal, el 14 de febrero de 1797, con la derrota de la flota aliada, mientras que otro de no menos relevancia sucede en Tenerife el 23 de julio, donde el contralmirante Nelson pierde su brazo derecho al impactarle un proyectil.

En el Caribe insular, Puerto Rico y Trinidad son atacadas; el primero resiste, la segunda cae. Cuba, la perla deseada, resiste todos los intentos ingleses por apoderarse nuevamente de ella. Después de 1763, La Habana se hizo más segura al levantarse en su periferia un conjunto de fortalezas y disponer de un sistema defensivo mejor preparado. El daño principal vino sobre las costas, las naves mercantes y el bloqueo a sus principales puertos, intentos de desembarco, naufragios y capturas de embarcaciones que sufrieron la represalia francesa bajo pretexto de un posible trasiego de ajuares ingleses. No obstante este asedio, el comercio con los neutrales, sobre todo norteamericanos, continuó, descansando en ellos el soporte vital de una economía que dependió de la entrada de productos vitales para sostenerse y la salida de los principales renglones nacionales para adquirir aquellos.

Con la segunda parte de este artículo continuamos analizando el comercio marítimo que se desarrolló entre los países neutrales y La Habana

¹ Especialista en Arqueología Histórica, Sección de Arqueología Subacuática, Gabinete de Arqueología, OHC. E-mail: cesar@patrimonio.ohc.cu

después de firmarse el Tratado de París en 1763, así como la trascendencia que tuvo para su economía y la población la actitud asumida por sus autoridades al finalizar la centuria con el conflicto que sobrevino entre las principales potencias europeas desde 1796.

El comercio de neutrales con La Habana entre los Tratados de Basilea y Amiens

El 24 de septiembre de 1796, desde la ciudad de Trinidad se avisaba a La Habana que en Kingston, Jamaica, estaban detenidos dos buques españoles mercantes: un bergantín catalán “*muy interesado*” y la fragata *Vascongada*, despachada a Veracruz por la casa de Mandiburu de Cádiz con un cargamento valorado en más de un millón de pesos. Ambas naves habían sido capturadas días después de salir por la fragata inglesa de guerra *Mágica*, despachada en Gibraltar el 26 de julio con pliegos para las islas de Barlovento y Jamaica. La actitud inglesa justificaba la acción bajo pretexto de que el sobordo era francés y por ello había actuado no deseando juzgar los hechos hasta recibir los informes competentes para averiguar este punto. La reacción española no demora, y el 7 de octubre de 1796 el monarca declaraba la guerra a Inglaterra, para tiempo después quedar noticiada en La Habana a todos los “*vecinos, estantes y habitantes [...] la Guerra contra el Rey, Estados y Vasallos de la Gran Bretaña [...]. prohibiendo todo comercio, trato y comunicación directa o indirecta con ellos, bajo las penas establecidas en dichas Leyes*”.²

Transcurridos diez días, el 17 de octubre de 1796, la gaceta de Halifax, Nueva Escocia, publicaba la decisión inglesa de atacar a las flotas españolas por sí solas o en su conjunto a las francesas y holandesas si navegaban con aquellas, proclamación esta que daba luz verde para que la fragata inglesa forrada en cobre *Real Eduardo* (comandante J. Boslender) saliera hacia Jamaica. Su misión: ir “*contra los franceses y españoles y todos los demás enemigos de S.M.*”.³ Comenzaba un conflicto con consecuencias nefastas para el comercio y la navegación.

En Cuba, la costa de Holguín fue testigo del primer encuentro entre españoles e ingleses. En noviembre de ese año se enfrentan al ser atacada

por un bergantín de 22 cañones la fragata *Santo Domingo* (capitán Antonio Pérez de Sierra). En el incidente ocho de sus tripulantes escaparon en una lancha con 22 isleños que habían enrolado en Canarias; el resto quedaba con el enemigo y el buque apresado llevado a Providencia. La fragata, propiedad del comerciante habanero Mariano Carbó, había abandonado Cádiz camino a La Habana antes de iniciarse las hostilidades. Traía once tripulantes y varios arbustos de higueras para el gobernador. Tiempo después, Carbó solicitó el rescate del bajel. Por esa misma fecha se avistaron en el puerto de Mata dos goletas y un bergantín ingleses haciendo aguada y víveres, seguramente integrantes de la escuadra que bloqueaba al Guarico y otros puertos galos. Entonces, no faltarían buques e ingleses en el archipiélago cubano.

Ante esta situación la Junta de Gobierno del Real Consulado solicita al gobernador Luis de las Casas que suspendiera el despacho de los bajeles que desembocan la Canal, acción que lo lleva a enviar inmediatamente una nota al comandante general de marina Juan de Araoz, solicitándole su parecer, quien en recíproca actitud envía un aviso al comandante del Castillo del Morro para que actuara según lo dispuesto.

Todo parecía indicar que el gobernador estaba por finalizar su mandato con una penosa depresión económica. Se otorgaron permisos especiales a casas comerciales y personas influyentes en la Corte para importar y exportar mercaderías, como sucedió con las Casas de Hermanos Álvarez y Barry, y el Conde de Mopox y Jaruco, quien el 23 de agosto y el 12 de septiembre de 1796 obtuvo licencia real exclusiva para importar harina norteamericana en buques nacionales o neutrales a cambio de sacar 9 000 pipas de aguardiente de caña y azúcar, licencias denegadas en septiembre de 1799 por incumplimientos del Conde y después que el intendente trató de mantener los derechos exclusivos hacia ellos.

Las hostilidades dieron a los comerciantes y hacendados la oportunidad de ajustar con Madrid la posibilidad de recibir nuevamente autorización para comerciar con los neutrales, y el 29 de septiembre de 1796, previendo el futuro, la Junta Económica redacta un escrito al gobernador y al

² ANC. RÓC. Libro 12, fol. 490r. Real cédula sobre la declaración de guerra a Inglaterra. 1796. El 25 de noviembre de 1796 el gobernador de la Isla anunciaba la decisión real de iniciar una vez más las hostilidades con Inglaterra.

³ ANC. JF. 114/4812. Expediente sobre las hostilidades cometidas por los ingleses y la declaración de guerra expedida por S.M. contra el rey de Inglaterra. 1796.

intendente, que abordaba la escasez de recursos y lo inoportuno de un nuevo conflicto para sus exportaciones azucareras y otros renglones de los que dependía su sustento y desarrollo económico; pedían entre otros temas: suspender solamente el comercio en caso que no fuera posible su seguridad y permanencia; que, una vez decretada la paz, volvieran los mismos términos que existían antes del conflicto y que el tráfico se extendiera hasta noventa días sin prórroga después de notificado el tratado de paz en La Habana.

La Junta recaba del intendente un análisis de sus razones al tener noción: a) de sus anteriores sesiones y súplicas dirigidas al monarca para instaurar provisionalmente el comercio con neutrales como único remedio de subsistir y exportar los frutos nacionales considerando la gravedad e importancia del asunto; b) de que los enemigos detenían casi todos los buques; c) de que no entraban registros y la Marina del puerto no podía franquear el auxilio de convoy solicitado por los comerciantes. Queda aprobada así la importación de arroz, aceite, carne, cebolla, maíz, pescado salado, sebo y tocino; de textiles (bramantes, brines, coletas, creas, ruanes, platillas y listado ordinarios y bayetas) y de utensilios agrícolas (clavazón). Esta concesión comenzó a correr desde el 18 de marzo de 1797, después de haberse deliberado en el Cabildo la necesidad “*de que los americanos [...] proveyesen [...] los comestibles, géneros y útiles de que absolutamente carecíamos, y [...] se encontraban a unos precios exorbitantes*”.⁴

Si España pudo antes enfrentar los conflictos sin mayores males despachando naves y flotas de forma periódica sin afectar en lo substancial el comercio y los ingresos coloniales, la guerra con Inglaterra no tendría los mismos resultados. La superioridad marítima del enemigo era indudable. Cuba estaría expuesta a carecer absolutamente no solo de víveres y utensilios precisos para su consumo, sino también de la mano de obra y los medios indispensables para sus

ingenios. Inglaterra podía, además de proveer la mayor parte de los esclavos, bloquear la Isla y sus principales puertos,⁵ desembarcar sus tropas, impedir el comercio de cabotaje y apoderarse de buques y sobordos.



El Comandante General de la Escuadra de Operaciones de América Gabriel de Aristizábal. Museo Naval de Madrid.

Duro fue el camino, hubo interrupciones y reveses, períodos de tensión extraordinaria y de penuria, transiciones rápidas de prosperidad a escaseces y viceversa. Fue la época de la Revolución Francesa, llena de guerras permanentes, terrestres, navales, económicas y financieras. Al barón Alexander de Humboldt, que visitó Cuba por primera vez en 1800, debemos un breve resumen de la época muy bien formulado:

“La libertad de comercio con todos los puertos de España, y con los neutros por intervalos, la sabia

⁴ En el cabildo de 16 de marzo de 1797, Manuel José de Torrontegui, síndico procurador general del Ayuntamiento de La Habana, a instancias del conde de O'Reilly y el Consulado, presentó al gobernador un memorando que solicitaba que permitiera la entrada de buques norteamericanos con los “*comestibles, géneros y útiles*” que escaseaban y se vendían a elevados precios por los acaparadores, pidiendo también el nombramiento de comisarios que velaran y frenaran la reventa.

⁵ Efectivamente, el puerto de La Habana estuvo bloqueado entre el 5 y el 7 de julio de 1797 por una escuadra inglesa formada por un navío de 74 cañones, dos de 50, una fragata de 40 y dos goletas de 14. Una vez desbloqueado el puerto, salía el comandante general de la escuadra de operaciones Gabriel de Aristizábal con cuatro navíos, cuatro fragatas y un bergantín a esperar el convoy despachado desde Veracruz integrado por el navío *Asia*, la fragata *Minerva* y veinte buques mercantes.

administración de D. Luis de las Casas, la creación del Consulado y la Sociedad patriótica, la destrucción de la colonia francesa de Santo Domingo, y la subida del precio del azúcar que fue una consecuencia necesaria, la perfección de las máquinas y los hornillos, debido en gran parte á los refugios del Cabo Francés, la unión más íntima entre los propietarios de los ingenios y los comerciantes de La Habana, los grandes capitales de estos empleados en establecimientos agrícolas, todas estas han sido las causas que han influido sucesivamente en la prosperidad, siempre en aumento de la isla de Cuba, á pesar de la competencia de las autoridades que embarazan la marcha de los negocios” (Humboldt, 1827, p. 191-192).

Bajo estas circunstancias, Juan Procopio Bassecourt y Bryas, conde de Santa Clara (1796-1799), sustituye a Las Casas, heredando un conflicto que le obliga a establecer con el intendente de ejército José Pablo Valiente y Bravo nuevas y duraderas formas de comercio en la Isla con los extranjeros bajo plena convicción del escenario existente, al tener que abrir el puerto habanero a los buques neutrales, principalmente norteamericanos con sus productos durante tres meses,⁶ como habían dispuesto por el acuerdo de 23 de febrero.

Esta prebenda incluía utensilios para los ingenios y la Marina.⁷ Cualquier violación se penaba con el decomiso y *“lo demás que haya lugar en las causas de ellos, y lo mismo contra los que entraren en el Puerto, pasado el referido término de los tres meses y por lo tocante a los que debidamente se introdujeran en virtud de este permiso se entiende con la precisa calidad de extraer su importe en frutos de la Isla, y no de otro modo”*. Así sucedió con una carga de 20 000 pies de pino introducida desde Savannah por la goleta norteamericana *Nuestra Señora de la Concepción*; después de vencido

el plazo otorgado por las autoridades de Cuba, y aunque había entrado el 1 de julio de ese año, varios comerciantes solicitaron clemencia para descargar su valiosa mercancía, pues *“redundaba en beneficio del ramo más pingüe que sostiene el comercio de esta Isla, a más de que el público usa dichas tablazonas para toda clase de obras por el crecido precio y prohibiciones del cedro bajo de estas circunstancias”*.

No obstante las penurias, en noviembre el paquebot *Industria* y los bergantines *Carolina* y *Betsey* estaban fondeados en el placer con arroz y maíz esperando un permiso de entrada que en diciembre aún no lograban. El autorizo demoraba evidentemente, por las mismas razones de aquella goleta. Por ello y otros asuntos surgió un acalorado debate entre comerciantes y autoridades al vencerse el plazo, la estancia prolongada de los tres buques nortños y la necesidad de ampliar la concesión a los neutrales.⁸

Los comerciantes alegaban necesidades, condiciones meteorológicas adversas para las cosechas y elevados precios. Una fanega de maíz que valía regularmente dos pesos, alcanzaba cuatro, cinco y doce pesos; el arroz con cáscara excedía de ocho reales cada arroba, siendo el común, cuatro reales; las aves, el huevo, la manteca y otros productos derivados del maíz no quedaban atrás. En octubre de este año el codiciado tasajo de Tampico no llegaba, y el número de buques en la rada descendía a pesar del auxilio dado por la armada desde Nueva España. Afectaba las plantaciones de esclavos, y el vestuario para ellos no llegaba porque las fábricas europeas atravesaban un panorama desolador.⁹ Los frutos destinados a Europa crecían en los almacenes de un país donde la agricultura escaseaba de fondos y el comercio de frutos no tenía fuerzas para guardar las estancadas cosechas.

⁶ ANC. JF. 71/2763. Expediente sobre solicitar de S.M. la introducción de víveres, géneros y útiles de agricultura en bandera neutral. 1797.

⁷ Entre 1797 y 1800, de los casi cien buques que entran a puerto habanero con pertrechos y utensilios para la Marina, 37 eran españoles y 103 norteamericanos. La amplia gama de productos destinados a este importante ramo incluían: alquitrán, brea, madera, lona, sebo, hierro, efectos diversos, azufre, sogas..., siendo los principales puertos norteamericanos exportadores Baltimore, Boston, Carolina, Charleston, Filadelfia, Florida, Mobile, Norfolk, Nueva York, Nueva Orleans, Pensacola, Rhode Island, Salem y Wilmington.

⁸ AHOHH. ACAH. Cabildo ordinario del 28 de septiembre de 1797, ff. 327-330v. A esta extensión del comercio con los neutrales se oponían a capa y espada, por lo que representaba para sus intereses, el Consulado de Cádiz, el virrey de Nueva España y el gobernador de Mérida. Al estar cerca el vencimiento del último plazo dado por las autoridades de La Habana, el procurador general propuso que se hicieran dos representaciones: la primera, al gobernador y el intendente; y la segunda, el reclamo de los comerciantes y hacendados proponiendo la extensión del permiso.

⁹ Durante el tiempo que había transcurrido del año 1797, solo habían entrado en puerto cuatro registros de España, de los 150 que llegaban. Esta drástica reducción se la achacan a los numerosos corsarios que merodeaban el puerto habanero a la espera de sustanciosas presas mercantes.

Esta era la respuesta de la Junta de Comercio y Gobierno de La Habana a la real orden de 23 de junio enviada por Manuel Godoy, momentos antes de que Carlos IV emitiese el real decreto de 18 de noviembre de 1797, aprobando las expediciones de efectos permitidos en naves nacionales o extranjeras de cualquier bandera entre los puertos de potencias neutrales y los de América, que comenzó a desligar nocivas trabas y preparó el camino de las reformas sucesivas.^{10 11} Gracias al anterior decreto, el 9 de marzo de 1798 John Harry, capitán de la goleta americana *Águila*, vendía los artículos que había conducido en su segundo viaje desde Norfolk: 25 pipas de aguardiente español, 10 canastas de fideos, 40 cajas de pasas de Málaga, 4 bocoyes de arroz, 48 cajas de jabón con peso neto de 1 500 libras, 4 barriles de judías, 10 barriles de chícharos, 10 porrones de uvas y 20 barriles de carne vacuna.¹¹

Valiente, en su propósito de establecer formas duraderas del comercio de la Isla con otros países, logró, sobre el proteccionismo, un nuevo éxito al decretarse la nueva orden,¹² como quedaba redactado el 11 de enero de 1798:

*“Por lo que pone para el sello a nuestra satisfacción y demuestra más palpablemente los bienes que han resultado a la Isla y los graves males de que nos ha alejado el gobierno del señor Intendente es el permiso concedido a los angloamericanos, y demás neutrales para la introducción de víveres y géneros bastos en esta ciudad”.*¹³

Pero un problema salía a colación. Los buques neutrales y del comercio norteamericano que navegaban hacia o desde Cuba, eran detenidos por corsarios franceses conduciéndolos a puerto bajo pretexto de un supuesto fraude con artículos ingleses. Mientras permanecían en el puerto, espiaban y elegían el buque y carga de su interés; una vez despachado, ocurría que *“varios corsarios franceses, se abrigan en los menores de la costa, vienen sus capitanes y oficiales a esta ciudad, se pasean en ella, están a la mira de cuando el Castillo del Morro señala a la vista buque angloamericano e inmediatamente pasan a sus respectivos barcos*

los oficiales corsarios y bajo del tiro de cañón de la playa interceptan y apresan a los angloamericanos introduciéndolos en este puerto”. Como era de esperar, una acción replicaba en otra más dañina. Los afectados optaban por salir en lastre dejando grandes volúmenes de mercancías en los muelles, que causaban grave perjuicio a los hacendados y el comercio. El azúcar, el café, la miel y el algodón, principales rublos exportables de La Habana, quedaban a merced de aquellas condiciones, pues *“si compran el azúcar, mieles o las demás producciones los apresan a la salida los mismos corsarios”.*¹⁴

Caso similar ocurre al capturarse en el Canal Viejo de Bahamas, por la goleta corsaria francesa *Marsovin* (capitán Isaac Hernand), el bergantín hamburgués *Anfitrite* (capitán Miguel Enrique Sonderman), con el objetivo de reconocer la naturaleza del cargamento y una posible existencia de *“caldo o manufacturas elaboradas o estiladas en los Países de Potencias o Repúblicas con quienes actualmente sobstiene guerra la francesa”.* Esta embarcación había navegado anteriormente entre La Habana y Hamburgo conduciendo artículos de la Isla y *“del continente de las Américas [...] que extrañaron a los compradores de la belleza de los artículos”*, según aparece en sendas cartas de 23 de abril de 1798, dirigida a la casa comercial Hernández y Compañía, así como a la presencia en el mar de numerosos corsarios y buques de guerra que detuvieron y revisaron el bergantín antes de llegar al río Elba. Ignorando la acción de aquellos y una posible captura en su segundo viaje a Cuba, Juan Enrique Rucker y Jorge Wortmam, mercaderes y suscriptores alemanes, anotaban sus reflexiones sobre el comercio:

“[.] Les apreciamos mucho a Vms. las inteligencias sobre ese comercio, los que nos parecen bastante incitantes para nuevas especulaciones y en vista de que el fin de la desgraciada guerra actual parece muy remota, que en consecuencia de su continuación quedará franqueado ese puerto para las banderas neutrales y de que se proporcionarán los frutos de esa isla a unos precios [...] menos de los que pagaron Vms. por el cargamento del

¹⁰ ANC. JF 72/2732. Expediente promovido por don Antonio Paula en solicitud de permiso para establecer una lonja en esta capital. Otro paso trascendental constituyó la solicitud de 14 de diciembre de 1797, hecha por la Junta del Consulado al gobernador para crear la lonja o bolsa similar a las existentes en Europa y América, donde pudieran concurrir comerciantes, capitanes y dueños de buques a presentar sus quejas, intereses y necesidades, siempre que no se exigiese una contribución al público por su participación y concurrencia.

¹¹ BNJM. CM. Pérez Beato, N°. 106.

¹² BNJM. Sala Cubana. CM. Escoto. N°. 258. Documentos para el estudio de la historia de Cuba. 1761-1847.

¹³ AHOHH. ACAH. Cabildo ordinario del 12 de enero de 1798, ff. 11v-13v.

¹⁴ AHOHH. ACAH. Cabildo ordinario del 28 de enero de 1798, ff. 213v-214v.

Anfitrite en nuestro poder, hemos resuelto volver este buque a ese destino con semejante cargamento que trajo la primera vez. Creemos tengan valor muy subido diferentes de los artículos que Vms. nos encomiendan, pero aunque consigan más provecho que nuestros lienzos estancaremos a estos por el presente cargamento añadiendo al surtimiento de antes algunas estopillas clarinas, floreadas y batistas; deseamos se envíe también buena partida de cueros; los que trajo el buque la primera vez. No carguen Vms. nada de algodón no si limpiar, si no pueda conseguir a menos 20 piezas bajo el precio de la partida de que venimos de recibir. De todos los otros productos, a excepción de miel, sírvanse Vms. cargar alguna cantidad juzgando de la cantidad que se comprare según los precios adjuntos. No dudamos de que no se permita expedir también añil y grana, que rendiría, según todas apariencias bueno provecho y no cabrían mucha plaza por su valor crecido. No tomen Vms. más palo de que se necesita con más valor. Según Vms. en todos los avisos del capitán Sonderman, y si sobrase algún caudal que no pudiese cargar al Anfitrite, sírvanse Vms. expedirlo en frutos a Charleston, Baltimore, Philadelphia, Newport o San Tomás, consignándolos a nuestros amigos en aquellas plazas [...].¹⁵

Todo el cargamento quedó depositado, reconocido y tasado el 11 de agosto de 1798 en el almacén principal de la Real Aduana por el auditor de guerra en La Habana, Juan Francisco Martínez de Campo. La cargazón estaba compuesta por cajas de pino de variadas dimensiones identificadas con sus marcas de propiedad y su contenido con piezas de algodón, bramante, estopilla, platilla real, listado, lienzo, bretañas, ruanes, libretes y creas. El día 13 abordan el bergantín con un escribano y

demás interesados para dejar asentadas y descargadas otras 49 cajas de jabones. Finalmente, la escotilla queda cerrada con llave y el sello de la Real Aduana. Hasta el 17 de agosto sigue la tasación en el almacén hasta alcanzar 876 406 pesos. La carga general incluía 53 000 ladrillos, 198 cajas de jabón, doce barricas de jamón, doce cajas con 60 botellas de vino de Madeira, 500 garrafones, 53 piedras de amolar y gran variedad de textiles.

Por su parte, los ingleses continuaron surcando los mares de La Habana, amenazando y afectando el tráfico marítimo de buques de guerra y del comercio. El almirante inglés Hyde Parker estuvo merodeando el puerto entre el 3 de febrero y finales de marzo de 1798, antes de retirarse y dejar algunas naves hasta finales de mayo en el canal de Bahamas.^{15 16} En octubre de ese año cuatro navíos y tres fragatas salieron de Jamaica con destino al golfo de México y las costas cubanas, lugar donde estuvieron hasta enero de 1799. Seguiría otra escuadra hasta finales de junio y después dos fragatas de 40 cañones que atrasarían la salida de los situados a Puerto Rico y Santo Domingo; por ello, entre mayo de 1798 y abril de 1799 salen de Veracruz varias naves con los caudales destinados a España, Cuba y las islas de Barlovento.¹⁷

A esto se agregaba la dificultad del comandante general de marina de ofrecer protección a los convoyes de Veracruz y Europa por escasear buques en la armada. Faltaba marinería y tropa para completar dos fragatas, un navío y varias lanchas de fuerza empleadas en conducir situados entre México y las islas del Caribe, y proteger el correo. Cada embarcación en el puerto estaba ceñida únicamente a mantener la tripulación de sus buques menores, la misma que atendía la limpieza para conservarlas y a cuyo cuidado estaban también las

¹⁵ ANC. AP. 5/28. Expediente trunco sobre el apresamiento del bergantín hamburgués *Anfitrite*, la clase de carga que conducía y reconocimiento de esta por el perito capitán Miguel H. Sonderman por suponerla de productos de guerra. 1795-1798, ff. 75r-77v. Este bergantín de 205 toneladas y dos puentes y dos palos fue construido entre enero y julio de 1794 por el carpintero de ribera Juan Beenk en Rusia, con madera de roble. Sus dimensiones eran: quilla, 85 pies; largo en cubierta, 98 pies; manga, 26 pies; puntal en la bodega, 12 pies; su entrepuente de 5 ^ pies y calado a plena carga, 13 pulgadas. Armaba ocho cañones e iba tripulado por 13 hombres. El análisis de este suceso continúa en el legajo 7, exp. 32 del mismo fondo.

¹⁶ AGS. Secretaría del Despacho de Guerra. Legajo: 7140-40. El capitán general de Cuba remite copia de una junta de marina sobre salida de los buques que deben conducir los situados de Puerto Rico y Santo Domingo exponiendo con este motivo lo que se le ofrece. 1798. El 7 de febrero ocurría un importante combate en Sibarimar entre la lancha cañonera española *Ntra. Sra. del Carmen* y dos fragatas inglesas de guerra. El resultado del combate fue la pérdida de la lancha y daño a las fragatas.

¹⁷En 1798 son varios los buques que salen de Veracruz y entran en La Habana conduciendo el real erario. El 8 de enero entra el navío "San Lorenzo" con las fragatas "Tetis", "Anfitrite" y "Minerva", conduciendo 1 610 185 pesos al mando del capitán Martín Funes. En abril lo hacen las fragatas "Esmeralda", "Medea" y "Clara", y en mayo la división del brigadier Francisco de Montes con los navíos "Ángel" y "San Ramón", las fragatas "Juno", "Anfitrite" y "Santa Brígida". También salía de México el navío "San Ildefonso".

faenas que practicaban por falta de cables y otras necesidades. Los buques del comercio no tenían más disyuntiva que asumir esta situación arriesgándose a ser apresados por el enemigo, teniendo en ocasiones que salir convoyados por una nave de guerra hasta la embocadura del canal de Bahamas o Europa, como sucedió cuando tuvo que cubrirse la dotación de la fragata *Gloria*, del bergantín *Flecha* y de la goleta *San Bruno*, destinados a Honduras.¹⁸

Buques similares al navío *Real Carlos* conducían los caudales cargados en Veracruz, además de proteger los cargamentos que salían hacia Europa. Pintura de Alejo Berlinguero existente en el Museo Naval de Madrid.



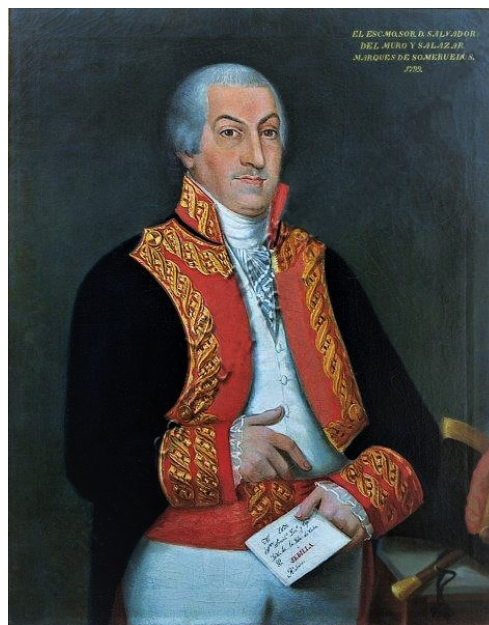
Otro asunto de suma importancia para el comercio y los hacendados que estuvo siempre sobre la mesa de discusiones fue el bloqueo de las naves inglesas a los buques de cabotaje que navegaban con los productos del campo hacia diferentes puntos de la geografía nacional, principalmente el azúcar. Todo parece indicar que en asunto tan delicado, las autoridades siempre recelaron del papel que podían jugar los neutrales como apoyo a esta vital actividad de la economía nacional. Cuando un tema tan sensible se proponía desde la distancia a los círculos de poder y control, había quienes exponían sus criterios en pro o en contra, tal como sucedió cuando Carlos Martínez de Irujo, representante español en Filadelfia, expuso que los buques norteamericanos asistieran desde Baracoa con víveres a las colonias francesas en La Española en 1798, por no permitirse que lo hicieran directamente desde los Estados Unidos. Las misivas intercambiadas entre el teniente gobernador de Baracoa y el de Santiago de Cuba con

el conde de Santa Clara, mostraban que en tales asuntos no siempre coincidían la unidad de criterios y propuestas.¹⁹

Ejemplo de la persistencia inglesa en las costas del archipiélago ocurrió en 1799, cuando el bergantín guardacostas *San Josef* tuvo que proteger en tres ocasiones varios convoyes; entre el 23 y el 30 de enero a trece buques con azúcar, maderas y miel; y un jabeque y una goleta con grana y añil procedentes de Veracruz tuvieron que arrimarse a él para evitar ser capturados. Otros viajes tuvieron efecto el 23 de abril y, el 9 y 22 de julio con el mismo fin.

La polémica real orden de 20 de abril de 1799 y las afectaciones al comercio

Al asumir la gubernatura Salvador José de Muro y Salazar, marqués de Someruelos (1799-1812),²⁰ hubo que enfrentar la situación asumiendo igual postura que su antecesor. A él debemos la máxima de “Las leyes se acatan, pero no se cumplen”, y que practicaría durante los doce años y once meses de su mandato al permitir que La Habana y Santiago de Cuba abrieran sus puertos a buques neutrales. Someruelos fue portador de órdenes secretas de mantener la exclusión a todo trance,



Salvador José de Muro y Salazar, marqués de Someruelos. Fuente: AGI. RETRATOS GCG_CUBA, 4.

¹⁸ ANC. JF 72/2781. Expediente sobre cumplimiento de la real orden derogatoria de la providencia general de 18 de noviembre de 1797, acerca del comercio con neutrales. 1799.

¹⁹ AGI. Estado 1, N.º. 77, 1. Sobre admitir buques neutrales en Baracoa. 1798.

²⁰ Por real cédula dada en Aranjuez el 2 de marzo de 1799 se da por finalizado el mandato del conde de Santa Clara en Cuba “en consideración a los quebrantos de su salud”, y el 11 de mayo del propio año se despide de su cargo, recibiendo al marqués de Someruelos. Seis días después en cabildo extraordinario se oficia la despedida del conde.

pero en vista de la intolerable situación que amenazaba al país, decidió prescindir de estas y continuar la política de su predecesor.²¹

El 3 agosto de 1799 entra en La Habana desde Europa un correo con la real orden de 20 de abril de 1799 que suprimía la de 18 de noviembre de 1797, que autorizaba el comercio con neutrales. La cifra ascendió a más de treinta hacendados y comerciantes que expresaron su enojo por tan perjudicial decreto, y solicitaron al gobernador y al intendente revocarlo mientras durasen las hostilidades. La representación del 21 de agosto de los comerciantes habaneros a la Junta del Consulado incluía cincuenta firmas que pedían mantener el comercio con neutrales. Un día después, el marqués de Someruelos respondía apoyando la solicitud:

*“He recibido los dos testimonios de los cabildos celebrados por V.S. en los días 10 y 16 en solicitud de que continúe la entrada de neutrales en este puerto por los motivos que allí se exponen; y habiendo determinado de acuerdo con el señor Intendente de Ejército, cuanto ha sido posible en beneficio de este público según las circunstancias presentes lo aviso a V.S. para su inteligencia [...]”.*²²

Aquellos pedían que continuasen los arribos y las descargas de los buques atracados, pues sus cargazonas consistían en harinas y otros víveres vitales. La sequía reducía los sembradíos de arroz y maíz afectando directamente la cría porcina y avícola, y por ende la de huevos y carne de ambas especies. La cosecha de granos era escasa debido a fenómenos climatológicos que provocaban abundantes lluvias, recios vientos o exceso de sol que destruían y agotaban los comestibles. El precio de ocho huevos que a comienzos de agosto era de dos reales a mediados del mismo, subía a cinco.

De la harina decían las autoridades: “[.]. no existe un barril de harina fresca porque la que hay es atrasada y de inferior calidad como lo acredita el pan que estamos comiendo [.]. La existencia de harinas en el día se reduce a mil ochocientos barri-

les, pues en la plaza hay un solo almacén y los panaderos están reducidos a los cortos repuestos que cada uno tiene en su casa = Otros de los ramos que han escaseado sumamente, han subido sobremanera es el jabón. A principios de julio se dio parte de haberse vendido el quintal a treinta y seis pesos; y después se ha vendido a ciento cincuenta por haber dejados de entrar”.²³ Sobre las ropas vendría sensible penuria, porque aunque estaba abastecida la ciudad, cuantiosas cantidades se habían exportado a Nueva España, sumándosele a esto la real orden que frenaba este trasiego. Cada pieza de platilla imperial alcanzaba 45 y 50 pesos, como sucedió en la guerra de la década de los ochenta cuando había un tercio menos de consumidores.

Para remediar la escasez de harina y otros víveres, el Gobierno confiaba en las reservas militares que alcanzaban para seis meses, previo acuerdo de suplirlas por otras tantas nuevas, que cada cierto tiempo debían restituirse para épocas de conflictos como exigía la real orden de 6 de agosto de 1776, quedando responsabilizados los gobernadores de Luisiana y Nueva España con el envío de naves con suministros hacia las fortalezas. Sin embargo, el peligro inglés frenaba el normal trasiego de flotillas hacia La Habana, como sucedió con un convoy que, al salir de Veracruz protegido por un bergantín de guerra, tuvo que recalar en Nueva Orleans y esperar a que la división enemiga abandonara el lugar. En él venían tropas, pólvora y dinero para la plaza y particulares. Esta y otras situaciones de orden económico y social llevaron a Someruelos y al intendente Luis de Viguri, desde el 17 de agosto, y previo análisis de varias representaciones y solicitudes en el Ayuntamiento, a realizar un exhaustivo análisis de las implicaciones que traía para el comercio el real decreto de 20 de abril. Se propuso que consintieran que los buques neutrales anclados en el puerto descargarán harina, jabón, velas, herramientas agrícolas y utensilios de ingenios por seis meses;²⁴ las ropas entrarían hasta finales de septiembre y los víveres hasta el 17 de febrero de 1800.

²¹ BNJM. Sala Cubana. CM. Escoto. No. 258. Documentos para el estudio de la historia de Cuba. 1761-1847.

²² AHOHH. ACAH. Cabildo ordinario del 28 de enero de 1798, ff. 213v-214v.

²³ AHOHH. ACAH. Cabildo extraordinario de 16 de agosto de 1799, ff. 151r-152r.

²⁴ Entre los buques que gozaron de este privilegio estuvo la fragata norteamericana *Polly* (capitán Levi Huston). Esta nave fue despachada en Charleston por Caspard C. Schutt el 12 de septiembre y se encontraba en puerto consignada a Hernández y Compañía. Al expirar el tiempo otorgado por las autoridades, su consignatario tuvo que solicitar permiso para descargar los géneros que conducía. La respuesta dada por el intendente de ejército Luis de Viguri fue positiva, y junto con otros más que estaban en el puerto se procedió al avalúo. Otra solicitud aceptada fue la que hizo la compañía Santa María y Cuesta sobre un cargamento de zapatos destinados a las milicias, que estaban retenidos desde marzo en el almacén de la Real Aduana. Alegaban sus dueños que corrían el riesgo de que se deterioraran por las altas temperaturas y la humedad. Después de analizarse el asunto por el intendente Francisco de Isla, se accede a su venta pública.

*“[...] sin embargo de que se pondrán a un precio subidísimo, se suspenda en fin de septiembre la entrada de dichos buques (neutrales), tiempo que se considera suficiente para que llegue a noticia de los interesados la nominada Real Orden, teniéndose en consideración para dar este plazo que las embarcaciones que se hallen en el mar navegan bajo la buena fe de que serán recibidos y que muchos de sus cargamentos pueden corresponder a españoles, ya por negociaciones o ya por otros asuntos pendientes que ahora tratarán de evacuar; pero si esta providencia no correspondiese a conciliar el cumplimiento de la nominada Real Orden, con la provisión de estos habitantes de las ropas precisas para vestirse y lo mismo la gente de campo y esclavos, se tomará oportuna con dicho objeto [...]”.*²⁵

A raíz de estos acontecimientos, mantenían todavía el permiso para introducir harina las mismas casas comerciales de Hermanos Álvarez y Barry. Tomás Gimbal y Luis Beltrán Gonet, implicados con los envíos desde Baltimore hasta La Habana y el arribo de las goletas *Virginia* y *Tabita*, y el bergantín *Armonía* con 400, 480 y 900 barriles de harina flor, respectivamente, tuvieron que enfrentar a Mopox y las tres casas favorecidas que exigían exclusividad en el negocio, pues una vez terminado el motivo que llevó a promulgar la real orden de 20 de abril, la franquicia expiraba y el derecho para importar quedaba restablecido de 21 % a 32 %. Las protestas de los capitanes y cargadores prosperaron, pues habían llegado el 29 de agosto y, tras varias consultas, finalmente el 13 de septiembre Viguri permitió que descargaran todos los buques anclados en puerto durante el tiempo autorizado por la Junta el 17 de agosto, incluyendo a la fragata sueca *Nordiska*, que entraba el 21 de agosto de Nueva Orleans con 300 andullos de tabaco, 5 000 cortes de cajas para azúcar, 2 000 ristras de ajo y 30 barriles de siete arrobas cada uno con arroz. El dueño del bajel era Federico Zerbán y su capitán, Enrique J. Keyston.²⁶ Durante estos días hacendados, comerciantes y personas ilustres de la sociedad exponían los beneficios y

perjuicios de las leyes en la población y el comercio con neutrales:

*“[...] el conflicto [...] con una potencia marítima [...] mantiene obstruidos el Comercio nacional y por consiguiente los ingresos de fuera de que esta Plaza subsiste y se conserva en los tiempos de paz: tomaron sobre sí el remedio abriendo la puerta a los extranjeros neutrales que nos proveyeran como lo han hecho de aquellos renglones de primera necesidad, retornando los frutos del país que de otra suerte iban a estancarse, y era otro daño irreparable que nos amenazaba habiendo la experiencia confirmado el acierto de esta saludable providencia. Porque si apenas hemos tenido lo preciso y a veces muy escaso con todo lo que nos han introducido que no ha sido poco (porque en realidad no es tanto como lo que nos traían nuestros buques españoles en los tiempos de paz) ya les deja cual habría sido nuestra suerte si también nos hubiese faltado enteramente a más de estos aquellos otros ingresos [...]. Toda faltará desde el punto que se niegue el Puerto a los americanos y demás neutrales, ni víveres ni géneros de que vestirnos y mantenernos, vestir y mantener a nuestros esclavos [...]”.*²⁷

Entre las personalidades que estamparon sus firmas sobresalieron los condes de O'Reilly, de Jibacoa y de Casa Bayona; los marqueses de Prado Ameno, Casa Peñalver y Casa Calvo; Martín de Aróstegui, Agustín de Montalvo y la viuda del conde de Macuriges, Sebastián Ignacio de Peñalver, Miguel de Cárdenas y Santa Cruz, Luis y Nicolás de Peñalver y Cárdena. Todos solicitaban la prórroga y permanencia del comercio con neutrales. Así, motivados en lo representado por el Ayuntamiento y la Junta Económica del Real Consulado, el 18 de octubre Someruelos y Viguri acceden a la petición sin diferencia a como estaba previo a la real orden de 20 de abril y hasta tanto no emitiera Carlos IV su veredicto.²⁸

Mientras esto ocurría, las autoridades de La Habana se vieron obligadas a cerrar el puerto

²⁵ ANC. JF 72/2781. Expediente sobre cumplimiento de la real orden derogatoria de la providencia general de 18 de noviembre de 1797, sobre el comercio con neutrales. 1799.

²⁶ ANC. ME 11/J. Algunas disposiciones relativas al permiso concedido a los neutrales. 1799.

²⁷ AHOHH. ACAH. Cabildo extraordinario de 3 de agosto de 1799, ff. 138v-149r.

²⁸ AHOHH. ACAH. Cabildo extraordinario de 18 de octubre de 1799, ff. 184r-196r. Extensos y acalorados fueron los intercambios y las representaciones entre las autoridades, los comerciantes y los hacendados a través de la Junta Económica del Consulado, con el objetivo de que se conociera el verdadero trance por el que pasaban los diferentes ramos del comercio. Finalmente, y después de varias deliberaciones, el marqués de Someruelos y su intendente conceden el permiso que tanto buscaban: “[...] hemos acordado unánimemente la providencia que ha parecido oportuna en alivio de esta Colonia [...]”.

temporalmente hasta tanto no implicara un peligro para la navegación y el país la presencia continuada de gran número de bajeles ingleses,²⁹ entre corsarios y de guerra, que cruzaban por el cabo de San Antonio y Matanzas a la caza de buques mercantes y de cabotaje que tenían al puerto habanero en su derrota. Los buques españoles escaseaban, y los norteamericanos no tenían más remedio, a petición de sus dueños y capitanes, que esperar con sus naves cargadas de azúcar y otros frutos la decisión del comandante general de marina de permitir la salida. El 16 de agosto de 1799 había en la rada habanera listas para navegar nueve fragatas, catorce bergantines, seis polacras, cinco goletas, un paquebot y una balandra, en total 36 buques.

Hasta el 13 de septiembre de 1799 los Estados Generales demostraban que el comercio con los puertos españoles de Europa y América era significativamente inferior al que se hacía desde los Es-

tados Unidos. Las importaciones desde Europa ascendían a 88 631 ps. 4 rs. y la exportación a 581 312 ps. 5 % rs.; de los puertos españoles en América entraban mercancías por 934 352 ps. 5 % rs. y se exportaban 1 848 723 ps. 3 rs. La magnitud del comercio con los puertos del norte quedó demostrada al superar con creces el valor de las importaciones y las exportaciones por 8 207 708 ps. y 6 025 501 ps. 3rs., respectivamente.³⁰ Si entre 1791 y 1795 entran 1 538 buques españoles y 600 extranjeros, entre 1796 y 1800 lo hacen 648 y 2 855 de uno y otro pabellón.³¹ Estos valores muestran cuán acertadas fueron las medidas adoptadas por el gobernador y el intendente al quedar representados en el intenso movimiento mercantil portuario con neutrales que se desarrolló en los últimos años de la centuria, como aparece en la siguiente tabla:

	1796	1797	1798	1799	1800	Total
Estados Unidos	150	383	421	635	606	2 195
España	287	148	111	127	104	777
Dinamarca	7	32	36	34	36	145
Francia	1	24	23	9	-	57
Inglaterra	8	9	5	5	6	33
Hamburgo	-	1	6	9	1	17
Suecia	-	1	1	1	2	5
De otros puertos*	-	-	4	1	-	5
Total	453	598	607	821	755	3 234

Fuente: ANC. JF. 72. Buques españoles mercantes y neutrales entrados en el puerto de La Habana. No se incluyen los buques militares y correos. * Génova, Prusia, Bremen.

²⁹ A pesar de que los ingleses mantenían un incesante cruce por aguas cubanas interceptando y capturando cualquier bajel que estuviera a su alcance, ellos también sufrieron la misma reprensión. En 1799 y 1800 varios buques de guerra españoles le capturan la goleta corsaria *Mariana*, los buques mercantes *Hope* y *General Goddard*, la fragata *Hope* y las goletas corsarias *Hope* y *Águila*, todas conducidas al puerto de La Habana bajo la bandera del conflicto que transcurría.

³⁰ En España, Cádiz, A Coruña, Ferrol, Málaga, San Sebastián, Sevilla e islas -Canarias tenían los mayores volúmenes de intercambio con La Habana; en la América española, Buenos Aires, Campeche, Cartagena, Chagre, Coatzacoalcos, Cumaná, Florida, Guaira, Portobelo, Maracaibo, Montevideo, Montecristi, Nueva Barcelona, Nueva Orleans, Omoa, Ocoa, Puerto Rico, Santo Domingo, Tampico, Trujillo y Veracruz; y de la América insular no española, Curazao, Jamaica, Santa Cruz, San Bartolomé, San Martín, Santo Tomás y Providencia en Bahamas. Además de los que enviaban pertrechos para la marina, de los Estados Unidos participaban Falmouth, New Jersey, Georgia, Massachusetts, New Hampshire, Pensilvania, Portsmouth, Portland, Savannah y Virginia.

³¹ ANC. IGH. 379/35. Expediente promovido por el Real Consulado con el designio de que por esta superintendencia se justifiquen los motivos con que ocurre al rey para que S.M. se digne dejar a los frutos de esta isla en el libre movimiento en que hallan en el día 1815. La diferencia entre un período y otro deja bien claro cuán dañino fue para el comercio marítimo la incidencia del conflicto sobre la navegación entre América y Europa.

A lo anterior debemos agregar el rol jugado entre 1797 y 1800 en el comercio negrero por los buques norteamericanos y daneses en sustitución de los ingleses. España y Suecia ocupan un sitio que apenas representa la importancia que tuvieron aquellos para cubrir la necesidad de los campos cubanos. El total de negros bozales descargados en los muelles de La Habana se acerca a 12 000, según el autor y la fuente consultada. África, Charleston, Jamaica, Providencia, San Bartolomé, Santa Cruz, Santo Tomás y Savannah constituyen los principales parajes desde donde se condujeron a Cuba durante este período.³²

Desde 1795 todo este trasiego de mercancías se movía por el muelle de Caballería, para entonces el principal de la ciudad que por real orden de 20 de agosto de 1796 se autoriza su reparación y colocación de varias grúas a un costo de 9 116 pesos 6 reales. Estaba hecho sobre una estacada de pilotes y un piso de madera a la vista de la Aduana y su almacén. Una reducida sección de este espacio poseía una muralla con rampas que permitía acceder al mar y viceversa, mientras que los muelles de Guasabacoa y Marimelena, inicialmente de piedra, recibieron desde 1797 algunas mejoras gracias a varios recursos y a una cuantiosa inversión de sus

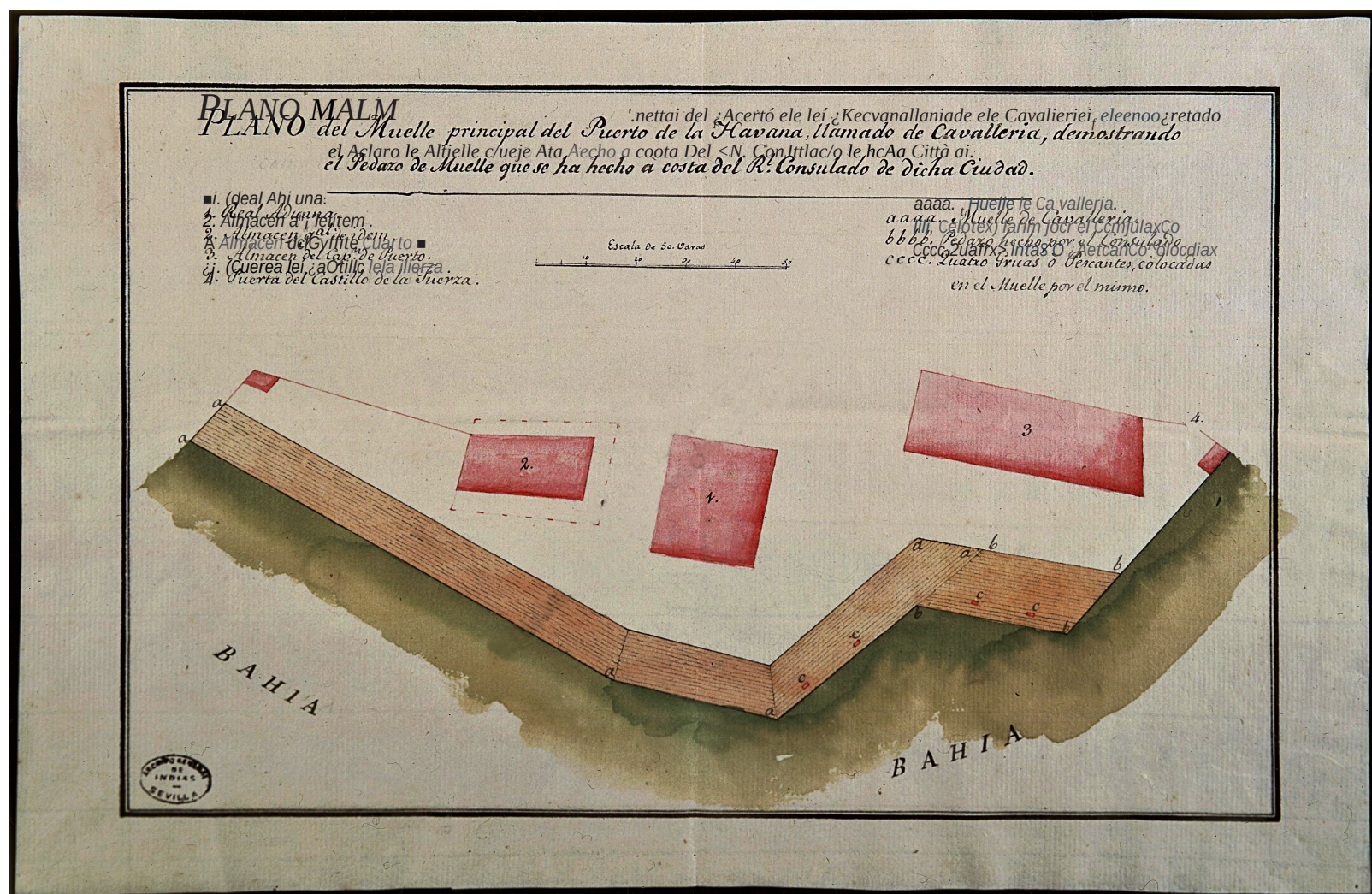


Figura 4

Plano del muelle principal de la Habana, llamado de Caballería, 1796.

Fuente: AGI. MP-SANTO_DOMINGO,596.

dueños y el gobierno, que buscaban garantizar la movilidad y seguridad de personas y mercancías entre Guanabacoa y La Habana. A ellos se agregaban el de la Contaduría, Regla, Casa Blanca, la Machina y Luz, sin olvidar los particulares, como el de Guillén, Ignacio Sosa y Mirallas, todos con

³² Humboldt cifra, en su Ensayo político sobre la Isla de Cuba, el total en 11 472, mientras que en el artículo escrito por el investigador Herbert S. Klein "The Cuban slave trade in a period of transition, 1790-1843". p. 70, aparecen 10 719 entradas, cifras tomadas del legajo 2007 de la ASD en el AGI.

mayor o menor grado de funcionalidad y deterioro, que sufrieron cambios o desaparecieron en el tiempo según las necesidades, tráfico interior, el traslado de personas y el comercio de maderas, entre otras razones.

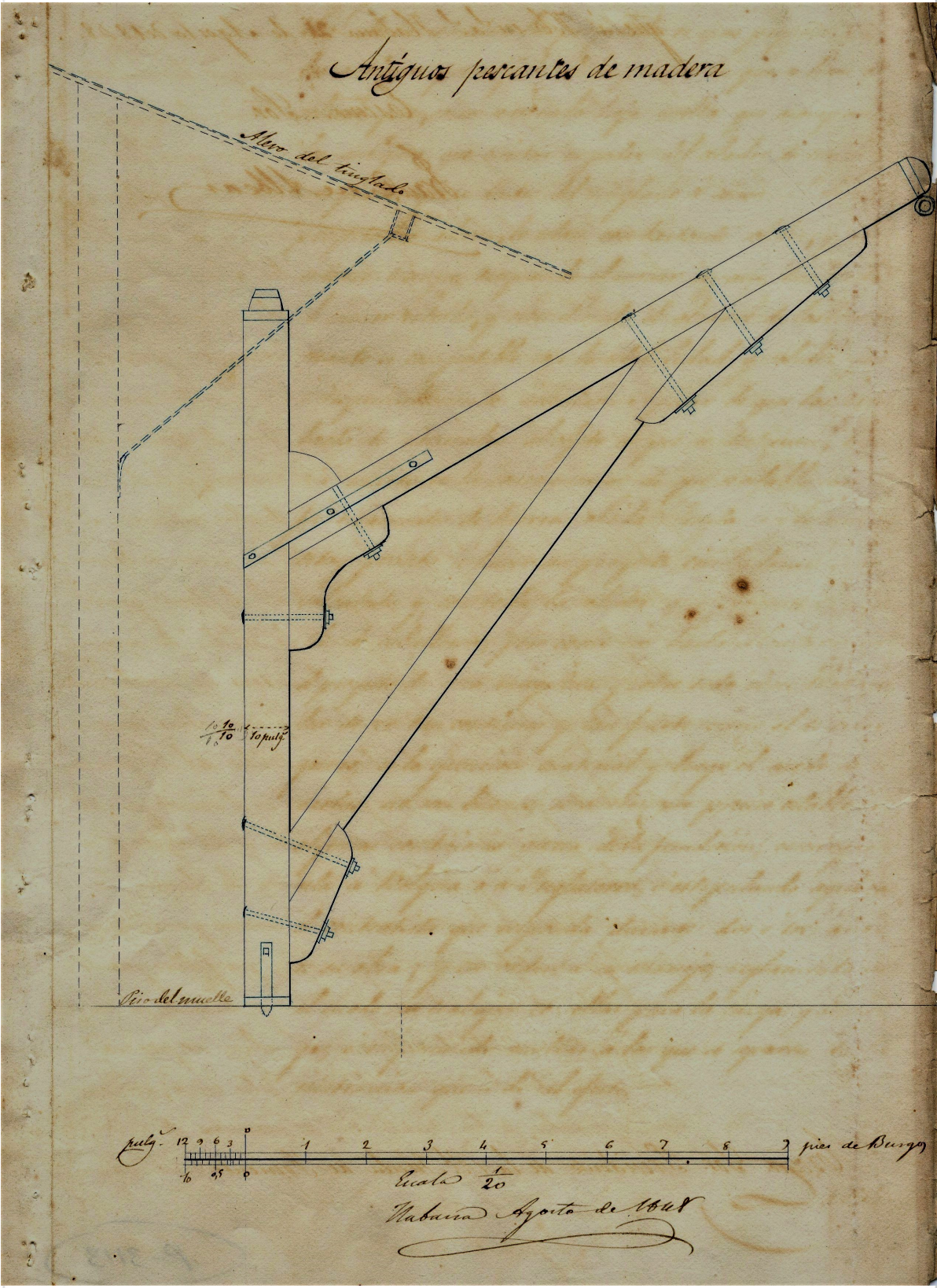


Figura 5

La Aduana y el muelle de Caballería en el siglo XIX, según litografía de F. Mialhe.

Figura 6

Grúa o pescante de madera para el muelle cubierto de Caballería, según plano de 1848. Fuente: ANC. Mapoteca, plano 3113.



Las naves del comercio ultramarino que tomaban el puerto a finales de siglo, agrupaban fragatas (103-450 t.), bergantines (54-370 t.), polacras (110-150 t.), paquebot (100-196 t.), goletas (36-120 t.), balandras (15-91 t.) y místicos (30-45 t.). Otras tipologías eran las corbetas, los faluchos y las urcas, mientras que los de menor porte incluían a guairos y londros, que participaban en el comercio de cabotaje o en navegaciones cortas. A pesar de esta variedad de naves dispuestas para el comercio, no debemos dejar pasar por alto el daño que hicieron al comercio los conflictos navales. La captura o hundimiento de muchos de ellos provocó una drástica reducción que laceró el efectivo movimiento mercantil, que en gran medida quedó solucionado con las reales órdenes de 14 de diciembre de 1794 y 14 de octubre de 1797, que buscaban impulsar y estimular la marina mercante española con la compra de naves en las colonias extranjeras con entera franquicia y exoneración de derechos.

Al gobernador Las Casas le agradecieron la actitud asumida al permitir que se adquirieran naves en los estados de la Unión, principalmente Nueva York, donde la actividad constructiva naval alcanzó altos quilates, y que hasta los primeros años del próximo siglo se dejarían ver sus efectos, amén de la importancia que tuvieron otros astilleros distribuidos por la ribera oriental de los Estados Unidos. En 1796, después de publicada la real orden, existían en La Habana treinta buques de ese origen que, una vez atracados, solicitaban a la capitania general el pasaporte y el permiso del intendente como juez de arribadas para naturalizarlo y matricularlo con la patente de navegación adecuada. Después, la Comandancia de Ingenieros de Marina le señalaba, tras una rigurosa inspección del estado del buque, la línea de agua en que debían navegar, para abrir registros de frutos y caudales autorizados por la Administración General de Rentas Reales.

También se estimuló la construcción de embarcaciones particulares en algunos puertos de la Isla, principalmente en el sur y la costa norte oriental. En La Habana y Matanzas, aunque no se prohibía, existía alguna reserva, por existir en ellos el Arsenal y los cortes reales de madera; en el puerto habanero se construyeron y carenaron naves en Regla, Casablanca y Tallapiedra. No podía olvidarse la trayectoria de construcciones hechas desde épocas pretéritas para la armada y el comercio. En Matanzas, a pesar de autorizarse en determinados momentos, su importancia no trascendió.

Aun después de firmado el Tratado de Amiens por las potencias beligerantes, el comercio con los norteamericanos continuó de forma legal hasta quedar prohibido de nuevo. Se advirtió expresamente al marqués de Someruelos de las intenciones, pero la realidad cubana hacía irreversible la liberación comercial. Los mercaderes de Cádiz y sus seguidores supusieron que volverían a su anterior posición dominante, pero después de una larga etapa de comercio neutral, que significó una auténtica independencia económica, el retorno al conservadurismo de las antiguas leyes era imposible (Marrero, 1984, p. 28).

Recibido: 22 de agosto de 2018

Evaluado: 11 de noviembre de 2018

Abreviaturas

ACAH. Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana.

AGS. Archivo General de Simancas.

AHOHH. Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

ANC. Archivo Nacional de Cuba.

AP. Asuntos Políticos.

BNJM. Biblioteca Nacional José Martí.

CCG. Correspondencia Capitanes Generales.

CM. Colección de Manuscritos.

IGH. Intendencia General de Hacienda.

JF. Junta de Fomento.

ME. Misceláneas de Expedientes.

RCO. Reales Cédulas y Órdenes.

Bibliografía

ALFONSO MOLA, M. (s/f). *Marina. U.S. Ships in the Colonial Spanish Fleet, 1778-1828.* UNED. Madrid. España. <https://docplayer.net/21273112-U-s-ships-in-the-colonial-spanish-fleet-1778-1828-marina-alfonso-mola-u-n-e-d-madrid-spain-abstract.html>

BERNAL, A. M. (1987). *El comercio libre entre España y América, 1765-1824.* Fundación Banco Exterior de España.

FRIEDLAENDER, H. (1978). *Historia económica de Cuba.* La Habana. Ciencias Sociales.

GUERRA, R. (1971). *Manual de Historia de Cuba desde su descubrimiento hasta 1868.* La Habana. Ciencias Sociales.

HUMBOLDT, A. DE (1827). *Ensayo político sobre la Isla de Cuba.* París. Casa de Jules Renouard.

KLEIN, H. S. (s/f) "The Cuban slave trade in a period of transition, 1790-1843". http://www.academia.edu/2484872/Cuban_Slave_Trade_1790-1843

MARRERO, L. (1984). *Cuba: economía y sociedad: azúcar, ilustración y conciencia (1763-1768) (II).* Vol. 10. Madrid. Playor.

PEZUELA, J. DE LA (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba.* (Vols. 1-4). Madrid. Impr. Establ. Mellado.

TORNERO, P. (1985). Comerciante, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos (1763-1800). En *Actas IV Jornadas de Andalucía y América* (pp. 119-145). Sevilla. Universidad Internacional de Sevilla.

Tratado de Amistad, Límites y Navegación concluido entre el Rey Nuestro Señor y los Estados Unidos de América: Firmado en San Lorenzo el Real a 27 de octubre de 1795. (1796). Madrid. Imprenta Real.

VICENS VIVES, J. (Ed.). (1961). *Historia de España y América.* (Vol. 4.). Barcelona. Editorial Vicens Vives.